

16th April 1960]

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : ஊழல்கள் இருந்தால் அவற்றைத் தவிர்க்க வேண்டியதுதான். ஆனால் மாணவர்கள் படிக்கிற நேரத்தில் வாங்குகிற மார்க்குகளை வைத்துக்கொண்டு கடைசியில் இங்கே அவர்களை தேர்வு செய்வது என்பது சரியாகாது. அதை வைத்துக் கொண்டு தேர்வு நடத்தக்கூடாது. அதனால் ஏதாவது ஆபத்து ஏற்படும். இப்பொழுது இருக்கிறபடி முறைப்படி ஒரு கமிட்டி இருந்து தேர்வு நடத்துவது என்பதுதான் சரி. ஆனால் ஊழல்கள் இருந்தால் அப்படியிட்ட ஊழல்கள் ஏற்படாதவாறு பார்த்துக்கொள்ளவேண்டியது அவசியம்தான்.

SRI A. GOVINDASAMY : மேஜையின் மீது வைக்கப்பட்டிருக்கிற அறிக்கையில் 25 சதவிகிதம் பின்தங்கிய மாணவர்களுக்கு இடம் ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. பின்தங்கிய மாணவர்களுடைய லிஸ்ட் சென்னை காம்ப்ளெட் ராஜ்யமாக இருந்தபோது எடுக்கப்பட்ட லிஸ்ட் அது. அதையே தொடர்ந்து வைத்துக்கொண்டிருப்பதாகத் தெரியவருகிறது. இந்த ராஜ்யம் பிரிக்கப்பட்ட பின்பும் அந்த லிஸ்டை வைத்துக்கொண்டிருப்பதனால் பல மாணவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அதனால் அதை மாற்றுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இந்த மாதிரி அந்த அளவுக்கு அரசாங்கம் பண்ணியிருப்பதால் பொதுவாக நல்ல தேர்ச்சியடையவர்கள் வருவதற்கு வசதியாக இருக்கிறது. அதன் மூலம் அவர்களுக்கு ஓரளவு சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அந்த அளவில் வைத்துக் கொண்டு அதை நடத்தி வருகிறார்கள். இன்னும் அதை அதிகப்படுத்திக் கொண்டே போனால் . . .

(Sri A. Govindasamy was seen talking with the Hon. Minister.)

MR. SPEAKER : The hon. Member has asked the question. Why should he further clarify his question to the Hon. Minister? Does he think that the Hon. Minister has not understood his question? It is not necessary for the Member to clarify his question. The Hon. Minister can answer his question.

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : I am following the hon. Member's question. I can answer it, Sir. ஆகையினால் இந்த விஷயங்களில் மாணவர்கள் பொதுவாக இருந்தும் பிரிந்துபோனபிறகு அதிகமாக ஆக்குவதற்கு இல்லை. இப்பொழுதுள்ள விகிதாச்சாரத்தை மாற்றுவதற்கு இல்லை.

Construction of bodies for new buses

* 679 Q.—**SRI V. K. KOTHANDARAMAN** (on behalf of Sri M. Kalyanasundaram) : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the Government have placed orders with private firms for constructing bodies for the new buses required for the State Transport Service;

(b) if so, the names of such firms and the number of buses to be built by each; and

(c) the reasons for not placing the orders on the Government Transport Workshop at Chromepet?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Yes, Sir.

(b) Simpson & Co., Limited, Madras—Fifty (50) chasses. Allwyn Metal Works (Private), Limited, Hyderabad—Twenty-five (25) chasses.

[16th April 1960]

(c) Our original programme was to replace 84 old vehicles in the fleet during 1959-60. Orders were placed for 59 additional vehicles later in the year of which 31 were earmarked for replacement and 28 for augmentation. The employees of the Chromepet Workshop launched an agitation in October and again early in December 1959. As a result of this, there was a setback to production. Besides the capacity of the workshop was not adequate for building bodies for sufficient number of vehicles to sustain this heavy replacement programme for 1959-60. Consistent with this replacement programme, the need for getting bus bodies built in private firms was inescapable. We, however, took care to provide full work for the Chromepet Workshop and gave only the excess to private builders.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : இனிமேலும் இந்த பஸ்களுக்குக் கட்டப்பட வேண்டிய பாடிகளை கட்டுவதற்காகவேண்டி வெளியில் இருக்கக் கூடிய தனியார் பாக்கடிகளுக்குக் கொடுக்க உத்தேசம் இல்லாது அதை அவர்களுக்குக் கொடுக்காது அவைகளை நட்டு சர்க்கார் தொழிற்சாலைகளிலேயே கட்டுவதற்குத் தொழிலாளர்களை அதிகப்படுத்தி அங்கேயே கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வதற்கு ஏதாவது முயற்சி செய்கிறார்களா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இப்பொழுது இருக்கிற தொழிற்சாலையில் சுற்றேறக்குறைய 90 பஸ்கள்தான் கட்ட முடியும். இந்த வருஷம் அதாவது 1960-61-ல் வருஷத்திற்கு சுமார் 110 அல்லது 115 பஸ்கள் கட்டுவதாக யோசனை இருக்கிறது. அதனால் அதிகப்படியான பஸ்களை வெளியில் தனிப்பட்டவர்கள் மூலம் கட்டக் கொடுக்கப் படுகிறது.

SRI A. GOVINDASAMY : தனியார் கட்டுகிற பஸ்பாடிகளை விட நமது சர்க்கார் கட்டுகிற பஸ்களின் பாடிகள் சிறந்ததாக இருக்கின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. அதனால் நமது சர்க்கார் தங்களுடைய தொழிற்சாலைகளை மீண்டும் அதிகப்படுத்த முயற்சிக்குமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : It is a matter of opinion.

SRI P. S. CHINNADURAI : நம்முடைய சர்க்கார் வொர்க்ஷாப்பில் இப்பொழுது பஸ்பாடிகள் கட்டுவதற்கும் தனியாருடைய பஸ் வொர்க்ஷாப்பில் பாடிகளைக் கட்டுவதற்கும் அதிகப் பணச் செலவு ஆகிறது, அதாவது பணச் செலவின் வித்தியாசம் என்ன என்பதை அறிவிக்க முடியுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சர்க்கார் தொழிற்சாலையில் கட்டுவதற்கு பைனான்ஷியல் ரூல்ஸ் பிரகாரம் அவர்களுக்கு எவ்வளவு ஆகிறது என்று கணக்கிடப்படும். அவ்வாறு கணக்கிட்டு அந்த அடிப்படையில் 14,000 ரூபாய் ஆகும் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. தனியாரிடம் கட்டுவதாக இருந்தால், 13,600 ரூபாயாகிறது, இது அவ்வளவு ஜாஸ்தியல்ல. “பைனான்ஷியல் ரூல்ஸ்” பிரகாரம் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால், “ஓவர்ஹெட் சென்டேஜ்” 175 பர்சண்ட், சூபர்விஷன் சார்ஜஸ், நேஷனல் முதலியவைகள் கணக்கிட வேண்டியதாக இருக்கிறது. இவைகள் ஒன்றுக்கு ஒன்று கணக்கிட்டுப் பார்ப்பதற்கு இயலாததாக இருக்கிறது.

* 680 Q.—**SRI N. K. PALANISAMI :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any proposal to give the Government Transport body-building workshop to any private persons ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : No, Sir.